Daniel Veloso Hirata

PRODUZIONE DEL DISORDINE E GESTIONE DELL'ORDINE

Note su una storia recente del sistema di trasporto informale a São Paulo

Abstract:
This is a research that essay to understand the relations between popular illegalisms and the forms of social control by a fieldwork accomplished in the sector of transport action of São Paulo. To this end, we tried to follow the transformations in the sector during the period that extends to the creation of the regulatory agency of transportation in the city (SPTrans) and the formalization of the irregular workers so-called "perueiros". These changes, which significantly changed the instruments of State action in the sector, also reorganized the dynamics among groups that dispute and negotiate the circuit of transportation in the city, inside and outside the legal system.

Keywords:
Illegalisms; Social Control; Unofficial Transport Action; São Paulo.

Hernandes è il soprannome di un noto *perueiro*[1] della zona sud di São Paulo, il leader di questi lavoratori che, come vedremo in seguito, ha perso il suo ruolo centrale nell'organizzazione dei *perueiros* quando le loro condizioni lavorative sono, apparentemente, migliorate. Il percorso di Hernandes sarà il filo conduttore di questo saggio, che analizza le trame politiche del processo di formalizzazione dei trasporti clandestini nella città di São Paulo. I trasporti informali e i *perueiros* sono stati oggetto di intense azioni statali e quindi lo studio di questo settore dell'economia informale è di grande interesse. La descrizione di questo processo sarà presentata facendo riferimento a due prospettive o dimensioni analitiche sulle forme di governo[2] intrinsecamente connesse. Seguendo il suggerimento di Beatrice

1 A São Paulo i furgoni informali che trasportano passeggeri a pagamento vengono chiamati *peruas* e i loro conducenti *perueiros*.

2 Sulla questione del governo e le differenze riguardo all'approccio tradizionale di analisi dello Stato Foucault osserva: «Questo approccio implica porre al centro dell'analisi non il principio generale della legge, né il mito del potere, ma le

Hibou (1998), potremmo infatti distinguere la formazione e costruzione delle forme di governo, considerando la *formazione* come lo sforzo più o meno cosciente di creare uno strumento di controllo e la *costruzione* come il processo storico ampiamente incosciente e contraddittorio di conflitti, negoziazioni e compromessi tra diversi gruppi.

Per capire la *formazione* delle differenti tipologie di governo è importante analizzare gli strumenti d'azione (Lascoumes, Le Galès 2004), ovvero l'insieme dei dispositivi tecnico-sociali che organizza la relazione tra governanti e governati. Da questa prospettiva, le trasformazioni che occorrono nella scelta degli strumenti d'azione statali aiutano a capire le loro forme di inscrizione (Desrosières 2008) e i loro effetti di differenziazione e selettività (Hacking 2006). Il sistema dei trasporti della città di São Paulo è stato organizzato nel corso del tempo in molti modi diversi. Differenti modalità di trasporti e diverse relazioni tra iniziative private e azioni statali segnano il percorso storico di questo elemento essenziale dell'infrastruttura urbana: da monopolio statale a concessione privata ad aziende estere, nel periodo in cui i tram erano la modalità principale; successivamente, in seguito a una serie di cambiamenti che hanno privilegiato gli autobus e la circolazione su strada, gli imprenditori nazionali e i poteri pubblici si sono alternati nello sfruttamento di questo settore economico (Brasileiro, Henry 1999). Dalla metà degli anni Novanta fino all'inizio degli anni Duemila, le politiche dei trasporti pubblici subiscono una trasformazione: un nuovo sistema di gestione pubblica, organizzato secondo il modello delle agenzie regolatrici, sostituisce l'azienda pubblica che realizzava l'amministrazione del settore. Questa trasformazione dell'azienda è il punto di partenza di un processo che, come sarà descritto, finirà con l'incorporazione dei trasporti informali nel sistema formale dei trasporti cittadini. L'analisi realizzata in questo saggio si concentra essenzialmente sulla scelta degli strumenti di intervento: la comprensibilità dei fenomeni, gli effetti prodotti.

L'analisi della *costruzione* del governo si basa su un'etnografia realizzata tra i gruppi che si contendevano il mercato dei trasporti cittadini. Partendo da un campo delimitato dagli strumenti d'azione statale, l'analisi ha cercato di comprendere le dinamiche di regolazione di questo mercato prodotte sia nell'ambito dell'ordinamento giuridico legale che al di fuori di esso. Alla fine degli anni Novanta una nuova modalità di trasporti si impone a São Paulo, i cosiddetti *perueiros*. Questa nuova modalità si è

pratiche multiple e complesse della governamentalità che presuppongono, da una parte, le forme razionali, i procedimenti tecnici, gli strumenti attraverso i quali si esercita, dall'altra i giochi strategici che rendono instabili e reversibili le relazioni di potere che devono garantire» (Foucault 2008, p. 23).

organizzata in modo informale utilizzando piccoli furgoni, *peruas* Kombi, che trasportavano piccole quantità di passeggeri all'interno dei quartieri. I conducenti delle *peruas*, i *perueiros*, sono "personaggi urbani" descritti in questo saggio attraverso il percorso di Hernandes. In questo modo è possibile mostrare le trasformazioni avvenute nelle dispute e negli accordi tra i gruppi che si contendevano le forme di regolazione del settore dei trasporti clandestini nel corso del tempo. A partire dal percorso di Hernandes sarà descritto questo campo di conflitti fra diversi gruppi e la susseguente strutturazione di un mercato di protezione[3] che organizza il settore, regolandolo dall'interno e al di fuori dell'ordinamento giuridico.

In sintesi, il processo di regolazione operato dagli strumenti di governo è prodotto congiuntamente alla sovrapposizione dei gruppi che offrono trasporti e protezione, costituendo mercati politici e economici (Tilly 1996). La prima parte di questo saggio tratta della privatizzazione dell'azienda pubblica dei trasporti, l'antica CMTC, e della strutturazione del mercato dei trasporti clandestini. La seconda parte si occupa del processo di regolazione dei *perueiros* attraverso l'introduzione del dispositivo del biglietto unico e la creazione delle cooperative di trasporto autorizzate. All'interno delle due parti si analizzano anche relazioni fra trame politiche e illegalismi popolari, provando a definire una topografia del potere nella città di São Paulo (Telles, Hirata 2010). Il saggio propone, inoltre, un certo modo di condurre il lavoro etnografico sul potere (Hirata 2010), ovverosia la realizzazione di una ricerca inscritta nelle forme concrete, quotidiane e in permanentemente costruzione dei luoghi che sono considerati "ai margini" dello Stato (Das, Poole 2004), considerando il potenziale che essi rappresentano per la comprensione del modo in cui il potere statale viene esercitato (Gupta 2006).

1. *La privatizzazione della CMTC*

Il momento in cui Hernandes comincia a lavorare come *perueiro*, nella metà degli anni Novanta, coincide con la privatizzazione dell'azienda dei trasporti della città di São Paulo, l'antica CMTC (*Companhia Municipal de Transportes Coletivos*). La potente azienda pubblica si trasforma in un'agenzia di regolazione dei trasporti collettivi, la *SPTrans*, una realtà ancora

3 Il concetto di merce politica, fondamentale per l'analisi dei gruppi che compongono l'ambito delle forze della politica all'interno e al di fuori dell'ordinamento legale, è stato ampiamente discusso da Michel Misse (2006).

pubblica ma responsabile solamente della regolazione dei trasporti cittadini. Questa parte della lunga e complicata storia dei trasporti collettivi di São Paulo è fondamentale per capire la storia recente dei trasporti collettivi nella città. Secondo i principi del *New Public Management* (Hood 1995), l'obiettivo del Comune era rendere più efficace la gestione dei trasporti cittadini e ridurre il deficit previsto per la manutenzione dell'amministrazione della CMTC come azienda di gestione.

> Il cambiamento del profilo della flotta, della quantità di autobus e di funzionari erano le misure suggerite che avrebbero richiesto alti investimenti e non avrebbero prodotto, necessariamente, una riduzione dei costi. Si è optato, quindi, per interrompere le attività operazionali dell'antica CMTC, attraverso la "privatizzazione" di tutta la flotta dei 2.700 autobus e dei rispettivi garage, riducendo il quadro del personale da 27 mila a circa 1.200 impiegati. Questo processo si è valso della flessibilità dello stesso modello di gestione stabilito dalla Legge n. 11.037/91. L'innovazione riguarda la forma di remunerazione dei servizi prestati dalle aziende a contratto, alterando il criterio anteriore di pagamento – calcolato secondo i chilometri percorsi – e passando a considerare come base di calcolo un valore-limite per ogni passeggero trasportato. L'antica CMTC fu allora trasformata in São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, nuova denominazione adottata l'8 marzo del 1995 dall'azienda che rimase responsabile soltanto della regolazione del sistema dei trasporti cittadini[4].

L'alterazione nel modo di calcolare i costi di "remunerazione dei servizi prestati", realizzata a partire dagli strumenti del *New Public Management*[5], ha provocato una riduzione dell'offerta di autobus e del numero di impiegati[6].

Il rinnovamento della flotta realizzato dal Comune ha prodotto un beneficio supplementare che le aziende hanno ottenuto nell'ambito dell'accordo e che permetteva, inoltre, di fare pubblicità all'efficacia della gestione, ma non è riuscito a colmare le deficienze del sistema, pur essendo servito a giustificare l'aumento della tariffa e il rialzo annuale dei sussidi municipali

4 Disponibile in: http://www.sptrans.com.br/

5 Secondo Desrosières i principali strumenti della *New Public Management* sono: la statistica di contabilità, gli indicatori di performance e la creazione dei ranking (Desrosières 2010).

6 È evidente che questo scenario è problematico su due fronti. In relazione alla riduzione dell'offerta dei trasporti non c'è consenso tra gli specialisti se il problema è stato creato dalla diminuzione della flotta o se la relazione passeggero/autobus è stata ridotta a causa delle pressioni delle aziende per avere nuove linee sovrapposte, ma il fatto è che il numero dei passeggeri era in declinino. Cfr. Brasileiro, Etienne 1998, Vasconcellos 2001 e Zarattini 2003.

alle imprese. Quello che doveva essere un programma volto a migliorare l'efficacia della gestione dei trasporti urbani ha prodotto effettivamente un momento di grande confusione nel sistema della circolazione cittadina, colpendo ovviamente gli utenti.

È in questo momento, a seguito della decisione del governo comunale di privatizzare i trasporti, che l'esplosione dei *perueiros* diventa una realtà. La riduzione dell'offerta di autobus provoca una carenza che dà spazio a un sistema "ausiliare" informale, i cosiddetti *perueiros*, che hanno colmato le deficienze di un servizio pubblico indebolito e già da molto tempo precario. Il trasporto informale già esisteva da molto tempo nella città di São Paulo (così come in molte città brasiliane), ma è solamente nel corso del 1995 e nel periodo seguente alla dissoluzione della CMTC, concomitante alla creazione della *SPtrans*, che il numero di *perueiros* è cresciuto esponenzialmente nelle strade della città. Per il settore dei trasporti clandestini il punto centrale riguarda l'apertura di nuove opportunità rese possibili dal processo di privatizzazione.

Quest'apertura del servizio dei trasporti nei confronti dei clandestini non si deve soltanto all'abbandono del settore da parte dello Stato, ma anche alla decisione di cambiare il sistema dei trasporti seguendo i principi del *New Public Management.* Questo modello di buona gestione urbana non rappresenta una riduzione del governo e delle sue funzioni pubbliche, ma un cambiamento di rotta verso pratiche sperimentali, analizzate in ogni momento secondo l'andamento di variabili-chiave isolabili in un ambiente controllato, modulabili secondo la valutazione degli impatti prodotti; governo a distanza (Rose 2008; Epstein 2005) ma con un'incidenza statale che non è necessariamente minore. Le variabili che componevano il sistema dei trasporti, tuttavia, erano problematiche ed esplosive, fatto che è stato considerato nei calcoli dei tecnici del Comune dopo l'inasprirsi dei conflitti con i trasporti clandestini. Questa è una delle ipotesi alle quali lavorerò. Le conseguenze di tutto ciò sono l'oggetto centrale di questa ricerca. Ma, innanzitutto, due questioni devono essere prese in considerazione.

Prima di tutto, il momento di esplosione dei *perueiros* deve sempre essere circostanziato, affinché non si incorra in semplificazioni. Alcuni autori indicano una convergenza tra gli imprenditori proprietari di autobus e i nascenti proprietari di *peruas* (Henry, Brasileiro 1998). Il carattere oligopolista dei trasporti in città si è sempre concentrato nelle mani di poche persone che hanno saputo molto bene adattarsi all'incostanza del settore. In questo modo, al momento delle privatizzazioni, il gruppo dominante ha permesso l'ingresso nel settore di altri gruppi.

Secondo, quest'opportunità data dal Comune deve anche essere messa in relazione con i licenziamenti dei lavoratori[7]. Non è possibile affermare che i lavoratori che compongono il sistema dei trasporti clandestini erano già stati, nella loro totalità, impiegati della CPTM. Tuttavia è impressionante la quantità di *perueiros* che provengono dalla CMTC, come risulta dai dati sui lavoratori del settore. Dal materiale raccolto durante le interviste si può affermare che i lavoratori non hanno mai trovato un lavoro migliore o uguale a quello della CMTC, compresi quelli che sono stati assorbiti nelle aziende private dei trasporti della *SPTrans*. Gli ex-impiegati, però, conoscevano molto bene la rete dei trasporti e i tragitti che questa non copriva, sapevano come erano organizzate le linee e quali erano i loro problemi, cioè conoscevano quello che chiamano "sistema"; avevano, quindi, le competenze necessarie per realizzare lo stesso lavoro in modo informale.

Se l'obiettivo di questo articolo fosse una valutazione delle politiche pubbliche di privatizzazione del servizio dei trasporti, l'argomento centrale sarebbe che questo processo è stato condotto male, o che non è stato realizzato come doveva. In realtà ciò che appare veramente interessante è che quella che potrebbe essere vista come una incongruenza tra il programma e la sua realizzazione può invece mostrare il modo in cui la gestione comunale funziona concretamente, non solo in termini programmatici ma anche partendo dall'azione e dai risultati dei suoi strumenti. Diversamente dalla tendenza contemporanea secondo cui o si fa una ricerca che valuta una determinata politica governativa per migliorarla, o tutto il resto sono divagazioni speculative, critiche vuote e inutili, la prospettiva di analisi difesa in questo testo propone che la ricerca metta in relazione il programma e l'esecuzione delle politiche e, in questo modo, indaghi la relazione tra il sistema politico e i gruppi di potere che agiscono dentro e fuori di esso.

2. *Merci politiche 1 – Associazioni e cooperative*

Per questo motivo la storia di Hernandes può essere rivelatrice e significativa: egli aveva l'abitudine di bere birra in un bar vicino alla *favela* della Collina e osservava le difficoltà causate dalla mancanza di trasporti per i lavoratori del quartiere. Non esistevano, vicino alla *favela* della Collina, mezzi pubblici che fossero diretti al sub-centro di Santo Amaro, punto di

7 Dati empirici sono inesistenti ma si ritiene generalmente, anche se questa informazione non è del tutto comprovata, che "la maggioranza" degli antichi impiegati pubblici sia stata incorporata dalle aziende private; cfr. Zarattini 2003.

convergenza per la maggioranza dei lavoratori. Hernandes percepiva che gli abitanti del vicinato dipendevano molto dal commercio e dai servizi che, all'epoca, erano disponibili soltanto a Santo Amaro: mercati, poste, banche, commercio. Per gli abitanti della Collina "andare al centro" significava andare fino al sub-centro di quella parte della zona sud, tuttavia non c'era nessuna linea di autobus che servisse questa popolazione. Per arrivare lì le persone dovevano camminare per un lungo tragitto, fino a una via più grande dove potevano prendere un autobus. È in questo contesto che nasce l'idea di cominciare a lavorare con il trasporto alternativo: comprare un furgone, *perua*, per percorrere quel tragitto. Nel momento in cui Hernandes decide di lavorare come *perueiro* la domanda di autobus era maggiore che in epoche precedenti; c'erano pochi *perueiros*, provenienti da altre parti della città, che facevano questo tragitto e un tassista piuttosto costoso che gli abitanti chiamavano, a volte, quando avevano fretta o per un'emergenza. Hernandes intuisce che la necessità degli abitanti può rappresentare un'opportunità di guadagno. Decide quindi di avviare la sua attività ma, su suggerimento degli amici, prima di comprare il furgone va a cercare un'associazione informale di *perueiros* che funziona nella piazza *Treze de Maio*.

I primi mesi furono i più difficili per Hernandes. Gli abitanti del quartiere non conoscevano ancora la linea e i passeggeri erano pochi. Aveva perfino pensato di abbandonare il progetto ma, avendo già acquistato una *perua* Kombi nuova, doveva insistere. Si svegliava presto, anche prima dell'orario di uscita per il lavoro, faceva viaggi persino nel pomeriggio, periodo di poco movimento e dopo, alla fine della giornata, riusciva ancora a fare altri viaggi nel senso opposto. Lentamente è riuscito a stabilirsi e, passato del tempo, a guadagnare abbastanza grazie a questa attività. Ha quindi pensato di espandere la linea, a partire dall'estremo sud della città, prossimo alla diga di Guarapiranga, fino a Santo Amaro, alla piazza *Treze de Maio*. Questo è l'itinerario della linea fino a oggi.

Durante questo periodo altre *peruas* cominciarono a fare lo stesso percorso di Hernandes. Siccome la domanda era davvero grande non era un problema dividere lo spazio con altre persone; Hernandes pensava che questo poteva, al contrario, consolidare la linea. Ogni *perueiro* che cominciava a lavorare in questa linea prendeva accordi con lui anche prima di cercare l'associazione e, fatta la divisione dei costi operazionali e organizzati gli intervalli di tempo, il nuovo membro era incluso. Hernandes cominciò a diventare una persona importante nella linea e fu allora che il presidente dell'associazione gli fece una proposta: siccome voleva presentarsi come candidato alle elezioni comunali, avrebbe svolto la sua campagna tra i *perueiros* e gli abitanti dei quartieri in cui passava la linea, mentre Hernandes

avrebbe occupato il suo posto di presidente. Per coincidenza, nella stessa epoca, l'associazione si stava trasformando in cooperativa, poiché la regolarizzazione concessa dal Comune richiedeva di aderire allo statuto di cooperativa e di abbandonare quello di associazione. La cooperativa avrebbe utilizzato l'infrastruttura e gli impiegati dell'associazione, mantenendo anche l'antica direzione e lo stesso palazzo.

È in questo momento che Hernandes cominciò a capire più chiaramente come funzionava lo schema dei trasporti a São Paulo. Come capo della cooperativa aveva tre compiti in più rispetto agli altri associati: primo, mantenere le relazioni con il Comune, ovverosia, occuparsi delle procedure per richiedere la regolarizzazione degli impiegati; secondo, doveva risolvere i casi di *peruas* sequestrate dai controllori pubblici, negoziando direttamente il prezzo della loro liberazione; infine, gestiva i fondi della cooperativa assieme al tesoriere, fondi provenienti dai contributi degli associati e usati per pagare gli impiegati e, principalmente, per pagare le tangenti necessarie a far funzionare la linea.

Per capire come funzionano i gruppi di potere che si organizzano intorno al sistema dei trasporti informali vale la pena soffermarsi sui dettagli del funzionamento della nuova cooperativa. Nonostante l'organizzazione di Hernandes sia stata una delle prime a operare a São Paulo con questo nuovo statuto di cooperativa, i suoi associati non sono riusciti a regolarizzarsi e a integrarsi nel sistema formale dei trasporti. Anche se hanno provveduto a fornire al Comune tutti i documenti necessari seguendo le delibere comunali (le cui esigenze cambiano peraltro da un momento all'altro), descrivendo le aree e i tragitti che coprono, non sono riusciti ad avere i permessi formali. Secondo Hernandes, ciò è successo non a causa di errori nel protocollo della richiesta o nell'organizzazione della cooperativa, ma perché altri gruppi di *perueiros* sono stati favoriti a loro danno nella concessione dei permessi. Le cooperative scelte, secondo lui, non erano le più grandi, le più antiche o le più strutturate, ma quelle che avevano una relazione più stretta con il gruppo politico al governo della città. Hernandes immaginava ciò perché, nel caso della sua cooperativa, il presidente precedente, che cercava di diventare consigliere comunale, aveva come "padrino politico" uno dei capi del governo municipale dell'epoca. Negli accordi politici interni, tuttavia, non essendo stato l'ex presidente considerato un candidato potenzialmente utile per raccogliere voti, la sua associazione è stata messa in "attesa" riguardo alle richieste di regolarizzazione. Il numero totale di regolarizzazioni era molto basso, continua Hernandes, «soltanto per dire che stavano facendo qualcosa in proposito» e i membri della cooperativa non sono riusciti a ottenere il riconoscimento formale. Il processo di

regolarizzazione è stato molto ridotto durante la fine degli anni Novanta, pochissime sono state le cooperative che hanno ottenuto questo beneficio (approssimativamente un dieci per cento dei *perueiros*). Riguardo all'altra funzione che Hernandes esercitava presso il Comune, ovvero la riconsegna delle *peruas* sequestrate, l'intervento riguardava lo scaglione più basso della gerarchia dei poteri pubblici. Si trattava, in verità, di un mercato di estorsioni, organizzato a partire dalla confisca delle *peruas*. Si poteva negoziare il valore della "multa" pagata ai controllori del Comune al momento dei temuti *blitz,* oppure seguire una "tabella" di tariffe più alte, stabilita nel garage della SPTrans. C'era ancora un altro attore in questo mercato dell'estorsione: i controllori della EMTU, un'azienda del governo dello Stato di São Paulo, che avrebbero dovuto occuparsi solamente dei tragitti inter-municipali. I diversi controllori a volte competevano tra loro e altre volte cooperavano per il controllo del mercato dell'estorsione. Siccome la cooperativa di Hernandes operava sia in tratte comunale che inter-municipali, era obbligata a negoziare con i due tipi di controllori. Hernandes narra un episodio in cui i controllori del governo dello Stato provarono a confiscare la sua *perua*, che faceva un percorso all'interno del Comune. Anche se la *perua* era irregolare dal punto di vista territoriale, non era di loro competenza controllare il veicolo. Ne nacque una discussione così accesa che i capi del traffico di droga locale, che proteggevano la linea, i controllori municipali e perfino i poliziotti locali dovettero andare alla stazione di Polizia dove, finalmente, ci si poté accordare sul prezzo per la liberazione del veicolo.

Infine, il suo ultimo compito era legato al mercato della protezione. Nel mercato per la protezione delle linee gestiva due tipi di problemi: garantire la protezione della linea e impedire l'entrata di nuovi *perueiros* nella linea già stabilita. Hernandes imparò che questi problemi potevano essere risolti attraverso le relazioni che l'ex-presidente aveva ereditato dal suo padrino politico. Lo schema funzionava attraverso una *biqueira*, un punto di vendita di droghe molto conosciuto nella zona. È importante descrivere questa questione nei dettagli. L'accordo che passava attraverso il punto di vendita di droghe, grazie alla porosità tra i trasporti informali e il mercato illecito, consisteva nel garantire la protezione dei veicoli e dei passeggeri da possibili furti. Si garantiva anche la protezione rispetto a un altro problema che poteva spesso verificarsi nelle strade principali dove molti gruppi di *perueiros*, di varie provenienze, si incontravano. Quelli già installati, irregolari e soprattutto pochi regolarizzati, non gradivano che altre *peruas* "attraversassero" il tragitto in cui lavoravano. In cambio della protezione garantita dai trafficanti i *perueiros* pagavano ogni settimana una determinata somma in contanti.

Anche se i dati della ricerca non permettono di fare generalizzazioni a livello della città, era in questo modo che il mercato della protezione funzionava nel caso della cooperativa informale organizzata da Hernandes. In questo caso, tutto era improvvisato e funzionava sulla base di accordi verbali, sulla parola. Lo stesso tipo di accordi era stabilito in altre cooperative, con i poliziotti incaricati del controllo nelle diverse località.

La questione più importante, che connette i tre compiti di Hernandes come presidente della cooperativa, è precisamente il punto in cui questi tre mercati dell'illecito compongono uno schema di funzionamento del sistema del trasporto informale. Ognuno di questi mercati riguarda distinti livelli delle relazioni tra i poteri ufficiali e il mercato informale dei trasporti. Le alleanze particolari che ogni cooperativa riesce a stabilire sono ciò che fa la differenza nella competizione per conquistare spazio in questo mercato. Hernandes racconta che, visto il successo della cooperativa, sempre in crescita, alcune persone cercarono di "prendere" la loro linea. La strategia che usarono fu quella di sovrapporre una linea sullo stesso tragitto percorso dalla cooperativa di Hernandes, promettendo ai *perueiros* che avrebbero avuto meno problemi con i controllori e che la regolarizzazione sarebbe stata più rapida ed effettiva. Secondo Hernandes queste persone erano alleate ad altri politici, altri controllori, altri gruppi di trafficanti o poliziotti che garantivano una migliore negoziazione dei "benefici" con il Comune. Hernandes racconta un episodio di grande tensione con un altro gruppo:

> Domenica… Ero uscito con mia moglie per fare la spesa. Quando sono tornato c'erano tantissimi *perueiros* davanti a casa mia, tutti armati. «Dobbiamo parlare con te» dissero. Io risposi: «Non qui, andiamo al capolinea». «Vedrai». E i miei compagni: «Vai?». Ho risposto: «Devo andare, altrimenti è peggio... Penseranno che ho paura». Loro erano di più, allora ho detto: «Potete anche ammazzarmi, ammazzare tutti quanti, ma alcuni vi correranno dietro, a voi e a tutti». Qualcuno ha detto: «Sapete chi è questo tizio, sarà peggio...».

Tenendo conto dell'equilibrio di forze e delle relazioni che ciascuno aveva, i due gruppi di protezione (composti entrambi da poliziotti, trafficanti e "padrini politici") avviarono un negoziato. Nessuno voleva, infatti, iniziare un conflitto per il controllo della linea che avrebbe potuto danneggiare entrambi e l'intero schema. Alla fine la decisione fu cooperativa.

Ciò che questa storia rivela è la modalità di funzionamento di questo mercato, capace di connettere i diversi mercati di protezione che operano sia all'interno che al di fuori dei poteri ufficiali. La relazione tra loro, tuttavia, è sempre diversa e dipende dalla composizione delle alleanze all'interno di ogni gruppo. Nel caso preso in esame, i capi del traffico di droghe

e la polizia appaiono solamente come una parte della coercizione o della violenza potenziale che può essere mobilitata, ma si rivelano essi stessi sottomessi agli unici funzionari del potere pubblico, detentori dei destini finali di ciascuna associazione o cooperativa in virtù della facoltà di concedere o meno l'agognata regolarizzazione. In generale, è possibile affermare che gli accordi attraverso i quali avveniva il funzionamento del mercato dei trasporti clandestini erano frammentati, diffusi e molto circoscritti localmente. Non esisteva un gruppo che potesse esercitare un'egemonia sugli altri. Niente che indicasse un'organizzazione più complessa, con connessioni solide e strutturate, che potesse essere pensata come "crimine organizzato". D'altra parte, nei livelli superiori dei mercati dell'estorsione, connessi direttamente ai politici e alla loro influenza sui controllori, caratteristiche più generalizzabili sembravano acquisire forme più chiare. La frammentazione e l'improvvisazione degli accordi ai livelli più bassi del mercato di protezione contrastano con la maggiore articolazione, a livello metropolitano, dell'organizzazione dei partiti.

Il mercato di protezione delle linee è un procedimento che alimenta le cosiddette "connessioni pericolose" (Misse 2006), costitutive delle violenze che hanno luogo in periferia. Tuttavia, le relazioni con il traffico di droghe, stabilite attraverso accordi di parola tra persone che abitano nello stesso quartiere, non sembrano essere al centro del problema della violenza propria di questo mercato. Le negoziazioni tra i controllori e i politici dei partiti, queste sì veramente pericolose, spiegano molto di più come questo mercato dei trasporti informali abbia potuto strutturarsi e dar luogo spesso a episodi di violenza.

Le considerazioni fatte nell'introduzione di questo saggio possono essere dimostrate qui concretamente, secondo un'analitica del potere fatta a partire dalla descrizione della costruzione dei poteri di governo locale. Sia il processo di metamorfosi della CMTC in SPTrans che le attività delle associazioni di lavoratori dei trasporti informali e dei loro "padrini" hanno luogo, infatti, nel campo prodotto dall'azione del Comune. La produzione di una domanda di trasporti informali (generata dalla privatizzazione dell'antica azienda pubblica), la regolarizzazione della categoria attraverso accordi clientelari, le attività di negoziazione per la liberazione delle *peruas* confiscate attraverso la corruzione dei controllori, la "protezione" delle linee garantita da narcotrafficanti e polizia in concorso tra loro descrivono un fenomeno che non procede affatto parallelamente al potere comunale, bensì in convergenza e nel raggio di azione delimitato da esso.

3. *Il processo di regolarizzazione dei trasporti informali: la "guerra contro la mafia dei perueiros"*

Nella prima parte di questo articolo ho cercato di mostrare come la scelta di nuovi strumenti di azione statale e la creazione di una nuova formula societaria ha trasformato la CMTC in SPTrans e ha prodotto un campo di pratiche in cui i trasporti informali figurano come elemento centrale; adesso cercherò di dimostrare come questo stesso campo si sia riconvertito di nuovo al momento della formalizzazione del settore, una seconda tappa di uno stesso movimento di trasformazione dell'azione statale nel settore dei trasporti pubblici.

Si può spiegare l'esplosione del sistema dei trasporti informali attraverso il vantaggio che esso mostrava sulla concorrenza con il sistema formale, in almeno quattro punti fondamentali. Primo, le subentrate al pubblico non riuscivano o non avevano interesse a fornire un numero adeguato di autobus, provocando l'affollamento su alcune linee e la carenza su altre. Secondo, le linee create dai *perueiros* erano più comode per i passeggeri, perché circolavano su tragitti più vicini alle loro abitazioni (il fatto di disporre di mezzi di trasporto vicino casa era visto dalla clientela come un grande vantaggio, considerando che prima dovevano camminare alcuni chilometri fino alla strada principale più vicina). Terzo, i trasporti clandestini offrivano itinerari alternativi molto più veloci e vantaggiosi per la circolazione in città (i *perueiros* transitavano per tragitti che spesso aggiravano i grandi viali e il traffico, o erano più corti; esisteva anche una pratica impensabile per il sistema di trasporto ufficiale di autobus: il conducente poteva improvvisare percorsi più rapidi, d'accordo con i passeggeri o, quando una *perua* era al completo, evitare di fermarsi per far salire altri passeggeri). Quarto, il biglietto era venduto a quasi la metà del prezzo di una corsa su un normale autobus (il costo dei trasporti è un argomento importante, dato che equivale a una parte significativa dei bilanci familiari). Questi elementi costituiscono le principali cause della diminuzione del numero di passeggeri per veicolo nelle aziende formali, da più di 800.000 nel 1990 (quando la CMTC era ancora l'azienda di gestione), a meno di 400.000 nel 2000 (Zarattini 2003).

La prima reazione degli imprenditori degli autobus e del Comune, divenuti alleati strategici, fu l'inizio di un conflitto per il sistema dei trasporti cittadini che trasformò il sistema in un caos e la città in un campo di battaglia. Spinto dagli imprenditori dei trasporti, il Comune cominciò una campagna, sostenuta da gran parte dei media, contro i trasporti informali. Il principale argomento usato dagli imprenditori fu che i *perueiros* praticava-

no una "concorrenza sleale", poiché non dovevano sottomettersi a nessun tipo di regolamentazione e quindi potevano stabilire prezzi più bassi e potevano essere più "flessibili" riguardo ai servizi prestati. Il Comune, insieme all'azienda, denunciò un altro aspetto della questione, ovvero la costituzione di una "organizzazione criminale" formata a partire dal sistema dei trasporti clandestini. Il sistema informale non era mai stato ben visto dagli imprenditori dei trasporti, dal Comune e dalla stampa, ma in precedenza era stato abbastanza tollerato. Il suo "vincolo evidente" con la cosiddetta criminalità organizzata trasforma evidentemente la questione. Hernandes racconta come gli interessi degli imprenditori degli autobus, del Comune e dei grandi media iniziarono a produrre una cattiva immagine dei *perueiros*, che non potevano certo competere con questi potenti.

> Hernandes: Cercavamo di organizzare politicamente i *perueiros* per richiedere la regolarizzazione, provocando sommosse e rivendicazioni. Tutti subivamo la repressione della polizia. E dopo dicevano che eravamo noi a essere pericolosi. Il giorno successivo usciva sul giornale che noi avevamo fatto questo o quello, che noi eravamo banditi. Si parlava solo di questo.
>
> DH: Perché credi che i *perueiros* hanno avuto questa cattiva fama?
>
> Hernandes: Per colpa dei giornali. Gli imprenditori pagavano gli articoli. Un *perueiro* non può permettersi di pagare nessun articolo. Qualsiasi cosa succeda con una *perua* fa notizia sul giornale, telegiornale, è tutto. Ci fu un inseguimento a Santo Amaro e l'autista batté contro un albero. Sono morti in due, molta gente si è fatta male. Ma era un inseguimento, l'autista ha perso il controllo e ha avuto l'incidente e la colpa è stata solo sua. Circa 20, 30 giorni prima un autobus è entrato di corsa nel capolinea senza essere inseguito, senza niente, a Villa Mariana. Ha ammazzato due persone alla fermata dell'autobus. L'autista ha detto che l'autobus non aveva i freni da più di una settimana e che stava frenando solo da una parte. Quando ha cercato di fermare l'autobus, è uscito di strada e ha ammazzato due persone. Nessuno ha detto niente sul giornale o al telegiornale... Nessuno è venuto a vedere che fosse successo. Se fosse stato un *perueiro*! Perché *perueiro* è questo, è quello, si è detto che l'autista era drogato, che aveva sniffato coca, fumato una canna, è amico di un trafficante, un sacco di cose. Loro vanno lì e dicono quello che vogliono, fanno propaganda mettendo le persone contro di noi. Vogliono fare propaganda agli imprenditori e mettere le persone contro i *perueiros*. Questo non va. Quando noi vediamo cose errate, può essere in qualsiasi linea, noi andiamo a vedere cosa sta succedendo. Se l'autista ha trattato male qualcuno noi lo puniamo, lui smette di lavorare per 2, 3 giorni per imparare a rispettare le persone.

I conflitti, iniziati durante la prima metà degli anni Novanta, sono diventati veramente violenti nella seconda metà del decennio. Negli anni 2000 e 2001 una grande operazione per reprimere i trasporti clandestini,

che riuniva controllori e carabinieri (nuovi attori che entravano in scena), incitò ancora di più le dispute per le linee e creò una grande tensione. In questo periodo, che coincideva con una nuova politica comunale, i *perueiros* divennero la figura pubblica che rappresentava una "minaccia per la città", essendo allora dichiarata la "guerra contro i trasporti clandestini in città".

In questo momento si produce l'immagine dei *perueiros* come potere parallelo, ciò che fu chiamata "la mafia dei perueiros", sostenendo l'idea che questo gruppo minacciava l'ordine costituito della città con supposti vincoli con il crimine organizzato, giustificando così l'intervento diretto e immediato della polizia. I rispettabili imprenditori degli autobus, il Comune, l'assessore ai trasporti e una grande parte dei giornalisti, dei due principali giornali del paese, si proclamavano ripetutamente contro i *perueiros*. Dall'altro lato, le organizzazioni di *perueiros* realizzavano grandi manifestazioni, bloccando strade e bruciando autobus in diversi punti della città, davanti al Comune e al consiglio comunale, mentre il Comune rafforzava l'azione dei propri controllori e poliziotti, agendo con violenza sempre maggiore e creando un clima di tensione in tutta la città. São Paulo fu a lungo il palcoscenico della disputa tra il Comune, gli imprenditori di autobus e i *perueiros*[8].

In questo frangente tutti gli schemi di estorsione saltarono e, in generale, il gioco delle protezioni dovette piegarsi alla decisione di cambiare radicalmente l'organizzazione di questo mercato. Un nuovo equilibrio fu raggiunto su altre basi, in gran parte attraverso un processo di regolarizzazione, che costituì il capitolo finale del confronto tra i *perueiros* e il Comune.

In questo caso il quadro sarà descritto e analizzato con riferimento ai processi di formazione e costruzione dello Stato, ovverosia all'uso di nuovi strumenti dell'azione pubblica e alle nuove modalità di sovrapposizione tra mercato dei trasporti e protezioni illegali, nonché, alla relazione tra processi economici e ricorso agli apparati coercitivi dello Stato.

8 Furono molti gli episodi di confronto tra i *perueiros* e i controllori della SPTrans e della polizia. Uno di questi confronti, durante una manifestazione davanti alla sede del Comune, finì con alcuni feriti tra *perueiros* e poliziotti. Hernandes racconta molti casi di *perueiros* morti a causa degli inseguimenti della polizia. Secondo lui i poliziotti "davanti a tutti quanti" mettevano una pistola di calibro 38 nella *perua* e dicevano che il *perueiro* aveva sparato per primo. Nel 2002 il clima di disordine e violenza sfociò nella morte di tre controllori della SPTrans in circostanze ancora poco conosciute, ma i *perueiros* vennero associati al crimine, il che giustificò un intervento repressivo ancora più duro.

4. *Merci politiche 2 – I partiti e "Il Partito"*

In questo momento, insieme alla politica di repressione della "guerra contro i *perueiros*", il potere comunale dà vita al "Nuovo Sistema dei Trasporti", prima grande azione della nuova agenzia di regolazione del mercato, la SPTrans[9]. Si tratta di misure strutturali: l'introduzione definitiva del dispositivo del "tornello elettronico"[10], attraverso la suddivisione del sistema dei trasporti in reti locali a partire dalla divisione della città in otto aree; la formazione di cooperative regolarmente registrate al Comune, finalizzata all'emersione del settore clandestino. Con la creazione della SPTrans e la regolarizzazione dei *perueiros* il sistema dei trasporti urbani potrà iniziare finalmente a funzionare in perfetta sintonia con la dottrina del *New Public Management*.

Il biglietto unico, introdotto nel 2004, è un biglietto elettronico che permette la libera circolazione sugli autobus e sui nuovi furgoni regolarizzati, che sostituiscono le *peruas* per un periodo massimo di due ore al prezzo di un unico biglietto. Questo dispositivo permette di eliminare i vantaggi concorrenziali dei trasporti informali creando altre strategie di circolazione in città, nella misura in cui il passeggero comincia a utilizzare tutte le linee nel modo che gli risulta più vantaggioso a un prezzo costante. L'effetto più importante del biglietto unico è stato la regolarizzazione dei trasporti clandestini, poiché per fare uso di questo beneficio i passeggeri possono usare soltanto i veicoli con il tornello elettronico, dispositivo tecnologico di cui solamente il trasporto regolare dispone.

Con l'introduzione del dispositivo elettronico e la fine dei vantaggi dei *perueiros* nella concorrenza con i trasporti ufficiali, si scatena una vera e propria lotta per la sopravvivenza: tutte le piccole cooperative informali provano a ottenere la regolarizzazione da parte del Comune; tuttavia il piano di decentralizzazione dei trasporti, con la divisione della città in otto aree, comporta una riduzione totale delle concessioni al numero di otto.

La cooperativa di Hernandes, pur essendo antica e avendo molti associati, fu ignorata dalla concessione attribuita nella regione sud di São Paulo. Egli stesso fu, quindi, obbligato a entrare nell'intera cooperativa regolarizzata in quella zona, che – a partire dall'incorporazione di *perueiros* provenienti da diverse cooperative scomparse dal mercato – diventò la più grande della città (con quasi 1250 furgoni).

---

9 Disponibile su http://www.sptrans.com.br

10 Su tutti gli autobus, in Brasile, esiste un tornello meccanico tra la porta d'entrata e il veicolo, dal quale i passeggeri passano dopo aver pagato il biglietto. In questo modo, si obbliga i passeggeri al pagamento.

La struttura di queste grandi cooperative è molto diversa da quella delle antiche cooperative informali. Anche se lo statuto giuridico di una cooperativa presuppone l'uguaglianza tra gli associati, in pratica gli antichi *perueiros* adesso sono soltanto impiegati di un'azienda che valuta il loro rendimento. Il presidente della cooperativa non è più un capo che centralizza le relazioni degli associati con il Comune, come nel caso di Hernandes, bensì un imprenditore che detiene il controllo dell'azienda.

I *perueiros* attualmente lavorano come autisti nonostante siano proprietari dei veicoli e devono fare direttamente i conti con i costi di manutenzione, assicurazione e carburante, oltre a pagare le rate del finanziamento mediante il quale hanno acquistato il nuovo veicolo in possesso dei requisiti previsti dalla regolarizzazione da parte del Comune (tornello elettronico ecc.). Hernandes dice che nonostante riesca a incassare tre volte di più di quando era clandestino, guadagna molto meno di prima. La cooperativa, a sua volta, ha realizzato investimenti cospicui nel suo garage. Secondo i *perueiros* il terreno è costato cinque milioni di *reais* e la costruzione di tutti i palazzi e dell'infrastruttura più di sette milioni.

La trasformazione delle cooperative va molto al di là della struttura aziendale. Come indicato all'inizio del testo, ciò che interessa è la relazione tra la gestione dei trasporti e i nuovi gruppi di potere: in particolare la "nuova sinistra" di São Paulo e il PCC (*Primeiro Comando da Capital*).

Hernandes afferma che l'affidamento delle concessioni alle cooperative ufficiali è avvenuto in circostanze oscure, e soprattutto mediante criteri di carattere squisitamente "politico", ossia grazie alle relazioni di ciascuna cooperativa con persone legate al gruppo di potere del Comune. Tra le molte cooperative esistenti nell'area di Hernandes, fu scelta quella rappresentata da un amico di un consigliere comunale del partito della maggioranza al Comune e dell'assessore ai trasporti dell'epoca, la cui influenza nella regione Sud è molto nota. Questo gruppo di consiglieri e amministratori ha conquistato la propria egemonia in gran parte grazie a un *modus operandi* differente rispetto al gruppo di potere, il cui rappresentante più potente, per la destra, era proprio il consigliere che appoggiava la cooperativa di Hernandes, mentre per la sinistra militante si trattava di persone provenienti dalle mobilitazioni politiche degli anni Ottanta (il periodo della ri-democratizzazione del paese) che furono molto significative in questa parte della città.

La persona responsabile della cooperativa che ha ottenuto la concessione era una figura molto conosciuta in tutta la regione per le sue connessioni con il PCC, gruppo che, all'epoca, già predominava tra i carcerati nelle prigioni dello stato di São Paulo e iniziava a organizzarsi anche

fuori dal sistema carcerario. Le informazioni sull'operato del presidente di questa cooperativa sono molto difficili da raccogliere, così come quelle sui suoi vincoli con il PCC, ma si può affermare con certezza che sotto la sua presidenza il gruppo ha cominciato a far parte del mercato dei trasporti ufficiali; questo è accaduto perché il PCC era l'unica organizzazione capace di offrire protezione a livello metropolitano. Con il sistema locale dei trasporti diviso in otto regioni, le piccole reti locali di spaccio della droga non riuscivano più a offrire una protezione adeguata alla cooperativa, poiché il loro raggio d'attuazione era molto circoscritto, al contrario del PCC, forte di un'organizzazione unica su scala metropolitana. Ad attrarre questi soggetti verso il settore dei trasporti, è soprattutto l'enorme volume di denaro raccolto dalle cooperative e più precisamente il modo in cui esso è accumulato. Prima dell'introduzione del tornello elettronico i biglietti erano pagati in contanti dai passeggeri o con i *voucher* rimborsati dal Comune: in questo modo il pagamento aveva come unici e diretti destinatari i proprietari delle *peruas*. Dopo la creazione del biglietto unico elettronico, i soldi sono diventati un'informazione che il Comune raccoglie e di cui soltanto una parte, circa il cinquanta percento, è restituita alle cooperative via SPTrans. A loro volta, le cooperative pagano ai *perueiros* soltanto una parte di questi soldi, mentre il resto è trattenuto per finanziare il funzionamento della struttura. I *perueiros* dicono di guadagnare molto meno rispetto a quando erano autonomi e la somma trattenuta dalle cooperative non è soggetta a un controllo trasparente, potendo essere utilizzata liberamente. È proprio qui che il PCC e i consiglieri recuperano una parte dei soldi destinata alle attività illegali o alle campagne elettorali[11]. È importante sottolineare che il processo di regolarizzazione ha finito per ristrutturare tutti gli attori locali, i quali danno vita ad accordi molto più organizzati e con connessioni ancora più pericolose. A partire dal momento in cui tutti i *perueiros* sono stati obbligati ad affiliarsi a una determinata cooperativa per continuare a lavorare, sono stati anche obbligati a sottomettersi a una diversa struttura nella distribuzione dei profitti: adesso il partito guadagna, il presidente della cooperativa guadagna, il PCC guadagna, ma i *perueiros* appena sopravvivono.

11 Il cosiddetto "scandalo del garage 2", durante il quale i soldi delle *peruas* sarebbero stati usati per il riscatto di un capo del PCC a Santo André, città della regione metropolitana di São Paulo. Al contrario, i sospetti riguardo al finanziamento elettorale irregolare non hanno avuto molta copertura da parte dei giornali.

5. *Considerazioni finali*

La riforma dei trasporti è stata probabilmente una delle strategie politiche meglio elaborate nella storia della città. Per avere un'idea chiara, il volume di passeggeri locali registrati è passato da 109 milioni nel 2001 (prima della regolarizzazione) a 964 milioni nel 2005, dopo la regolarizzazione (Zarattini 2003).

Il processo di regolarizzazione, incorporando attraverso le cooperative ufficiali il grande bacino del trasporto clandestino, ha consentito all'offerta di trasporti ufficiali di coprire la domanda di passeggeri in modo assai più efficace, includendo la domanda precedentemente ad appannaggio esclusivo dei *perueiros*.

Dal punto di vista sociologico interessa non tanto denunciare questo fenomeno, quanto fornire una rappresentazione adeguata del mondo sociale che si è costituito nell'interfaccia tra legalità e illegalità, informale/formale, regolazioni statali e extralegali (Telles, Hirata 2007).

Paradossalmente, il passaggio dei *perueiros* dalla condizione di lavoratori informali a quella di lavoratori formali ha rafforzato il vincolo tra queste dimensioni. L'impatto del processo di regolarizzazione mostra con singolare chiarezza che la professionalizzazione del settore prodotta dai programmi del *New Public Management*, in teoria finalizzata al controllo e all'efficienza del sistema, comporta come conseguenza paradossale la professionalizzazione degli schemi di protezione, corruzione ed estorsione, oltre che la smobilitazione dei *perueiros* più combattivi.

La centralizzazione dei mercati di offerta dei servizi corrisponde, in altre parole, alla centralità degli schemi di protezione. L'idea di un potere criminale e separato potrebbe, alla luce di questo caso, essere sostituita con quella di un potere convergente: agenzie regolative ufficiali e mercato extra-legale sono pienamente legate e insieme cooperano alla strutturazione e al funzionamento di servizi e di protezione. La regolarizzazione – programmaticamente volta a combattere la mafia dei *perueiros*, in pratica un gruppo disorganizzato, informale e poco articolato – ha effettivamente aiutato a creare qualcosa di più strutturato: paradossalmente, ciò che si proponeva di combattere è divenuto il suo prodotto più evidente.

Daniel Veloso Hirata
Universidade Federal do Rio de Janeiro
(hirata@usp.br)

Riferimenti bibliografici

Brasileiro A., Henry E., 1999, *Viação ilimitada*, São Paulo, Cultura Editores Associados.
Das V., Poole D., 2004, *Anthropology in the margins of the state*, Oxford, Santa Fe, James Currey School of American Research Press.
Desrosières A., 2003, *Historiciser l´action publique: l´état, le marché et les statstiques*, in Laborier P., Trom D., *Historicités de l´action publique*, Paris, Puf, pp. 207-221.
Id., 2008, *Gouverner par les nombres*, Paris, Presses De L´Ecole De Mines.
Epstein R., 2005, *Gouverner à distance: quand l'Etat se retire des territoire*, in «Revista Sprit», n. 11, pp. 96-111.
Foucault M., 2008, *Segurança, Território, População*, São Paulo, Martins Fontes.
Gupta A., Sharma A., 2006, *The anthropology of the state*, Oxford, Blackwell Publishing.
Hacking I., 2006, *Making up people*, London Review of Books, v. 28, n. 16, pp.161-171.
Hibou B., 1998, *Retrait ou rédeploiment de l´*Ètat, in «Critique Internationale», v. 1, pp. 151-168.
Hirata D. V., 2010, *Sobreviver na adversidade: entre o mercado e a vida*, Tese de doutorado apresentada no programa de pós graduação em sociologia da Universidade de São Paulo.
Hood C., 1995, *The New Public Management in the 80´s*: *Variations on a theme*, in «Accounting Organizations and Society», v. 20, n. 2-3, pp. 93-109.
Lascoumes P., Le Galés P., 2004, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de la Fondation Nationale de Sciences Politique.
Misse M., 2006, *Crime e violência no Brasil contemporâneo*, Rio de Janeiro, Editora Lumen Júris.
Rose N., Miller P., 2008, *Governing the present,* Cambridge, Polity Press.
Telles V., Hirata D. V., 2007, *Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, informal e o ilícito*, in «Revista estudos avançados», v. 21, n. 61, pp. 173-191.
Id., 2010, *Ilegalismos e jogos de poder em São Paulo*, in «Tempo Social», v. 22, n. 2, pp. 39-59.
Tilly C., 1996, *Coerção, capital e estados europeus*, São Paulo, Edusp.